notiziario della sat dlf udine

Numero Speciale Anno 16 Giugno 2011

La Ferrovia Udine - Cividale
125 anni di storia

Sono passati ormai centoventicinque anni da quel 24 giugno 1886 quando il primo convoglio raggiunse Cividale del Friuli trainato da una locomotiva a vapore decretando l'inizio del servizio regolare sulla breve linea ferroviaria che ancor oggi congiunge Udine a Cividale. Il successivo 4 luglio avvenne la cerimonia ufficiale di inaugurazione con la partecipazione di 1.700 persone giunte a Cividale con alcuni treni speciali.

Il progetto, redatto dall'ing. Gabelli, per la costruzione di una linea ferroviaria da Udine a Cividale fu presentato dalla Società Veneta Ferrovie (S.V.), che alla fine dell'Ottocento era un'importante impresa di costruzioni e gestioni ferroviarie. Esso fu approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel 1880. Il costo complessivo per le espropriazioni, le opere, l'armamento e gli impianti venne valutato in 1.385.000 lire, circa 92.000 lire al km. Il progetto esecutivo fu eseguito dall'ing. Vianello sempre della S.V.. Il decreto approvante la convenzione per la costruzione e l'esercizio della ferrovia per una durata di 90 anni tra lo Stato e la S.V. venne firmato il 12 giugno 1884 dal Re Umberto I. La convenzione prevedeva una sovvenzione annua da parte dello stato di 1.000 lire il chilometro per 35 anni, oltre a 20.000 lire annue da parte della provincia di Udine e dei comuni interessati, sempre per 35 anni. I lavori di costruzione furono eseguiti con sollecitudine e due anni dopo la linea venne aperta all'esercizio. La posa dei binari iniziò nel gennaio del 1886 partendo da Udine, senza però il collegamento con la stazione, che fu eseguito solo pochi giorni prima dell'apertura. All'inizio di marzo le rotaie raggiunsero Remanzacco, un mese dopo Moimacco ed infine Cividale in maggio.

Riflessi del vapore.
Ponte sul torrente Torre, 1991
(foto D. Carlutti)

Il passaggio di una ferrovia per Cividale era però già stato inserito in uno dei progetti per la costruzione di una linea che unisse Vienna con Venezia passando per Tarvisio: uno era quello della “ferrovia della Pontebba”, l'altro quello della "ferrovia del Predil" che prevedeva il suo passaggio lungo le valli del Natisone e dell'Isonzo e quindi l'attraversamento in galleria del Predil. La scelta fu in favore del progetto della Pontebbana, con l'abbandono di quello del Predil. Quest'ultimo progetto fu poi ripreso, ma mai portato a termine, con la prospettiva di creare una sorta di variante della ferrovia Pontebbana, che da Cividale avrebbe raggiunto anche Cormons.

Una locomotiva del Gr 27 SV con un treno passeggeri attraversa il ponte sul torrente Ellero negli anni '30 (coll. D. Carlutti)

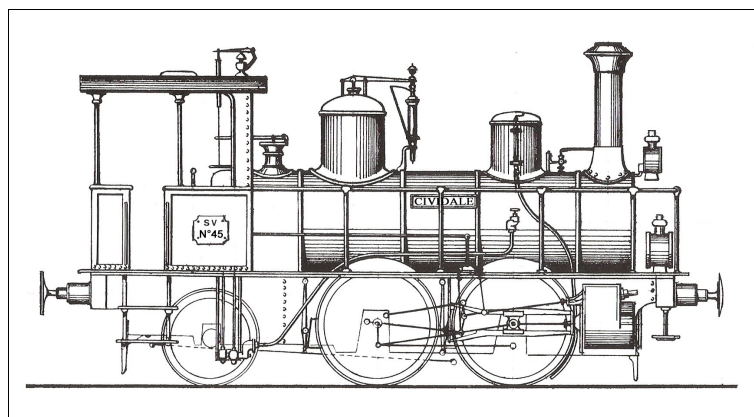
Un altro progetto riguardante questa linea, anche questo però accantonato, prevedeva il suo prolungamento fino a Santa Lucia di Tolmino (oggi Most na Soči) per congiungersi con la ferrovia Transalpina, aperta al traffico nel 1906.

La ferrovia Udine-Cividale fu costruita con lo scartamento normale dell'epoca di 1445 mm e fu armata con rotaie del peso di 30 kg/m, lunghe 9 m, posate su traversine in legno con chiodatura diretta secondo l'articolo *Appunti tecnici* pubblicato sul nume-

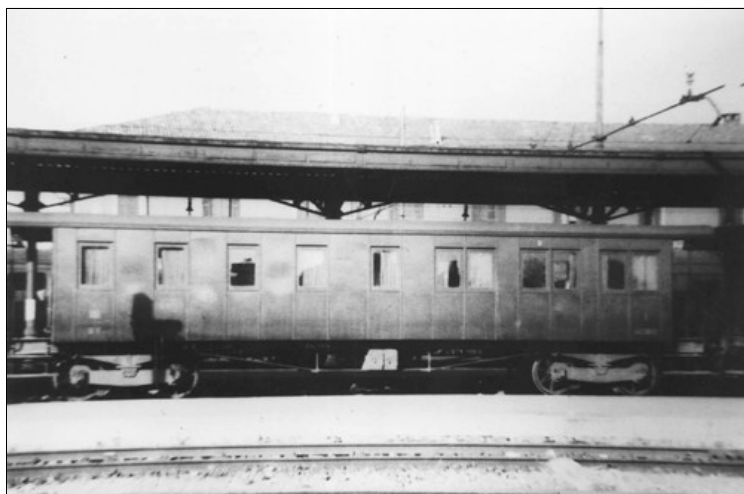
ro straordinario del periodico "Forum Julii" dedicato all'inaugurazione della linea, o Krupp da 27 kg/m secondo altre fonti. Essa è una tipica linea secondaria di pianura quasi rettilinea; le poche curve hanno raggio di curvatura superiore ai 1000 metri, ad eccezione di quella breve in uscita dalla stazione di Udine di che ha un raggio di 400 m. Le pendenze sono minime: l'ascesa massima è del 8‰ sulle rampe del ponte sul torrente Torre nei pressi di Udine. Questo ponte in muratura di 13 arcate di 14,50 metri ciascuna è l'unica opera d'arte di una certa importanza della linea; un altro ponte in muratura di 3 arcate, che rispecchia le caratteristiche di quello sul Torre, supera il torrente Malina ed uno a travata metallica di 22,20 metri il torrente Ellero, entrambi nei pressi di Remanzacco. I ponti in muratura sono stati costruiti in affiancamento a quelli della strada statale Udine-Cividale già esistenti.
La ferrovia, che in origine era lunga poco più di 15 chilometri, ha inizio dalla stazione FS di Udine (107,74 m s.l.m.); oggi a circa 1,5 km da questa stazione, a fianco della linea, hanno sede la direzione aziendale, il deposito locomotive e le officine per la manutenzione del materiale rotabile. Proseguendo si incontravano la stazione di Remanzacco (progressiva chilometrica 6+930), in origine solo fermata, e la fermata di Moimacco (pkm 11,757), per arrivare infine al capolinea di Cividale (pkm 15+115, 133,80 m s.l.m.), sede del Dirigente Unico di esercizio. La stazione di Cividale all'origine aveva due binari, più altri 4 per il servizio merci e per quello di trazione. Era dotata di fabbricato viaggiatori, magazzino merci, rimessa locomotive con officina, deposito per il carbone, torre piezometrica per l'acqua e magazzino per il materiale d'armamento.

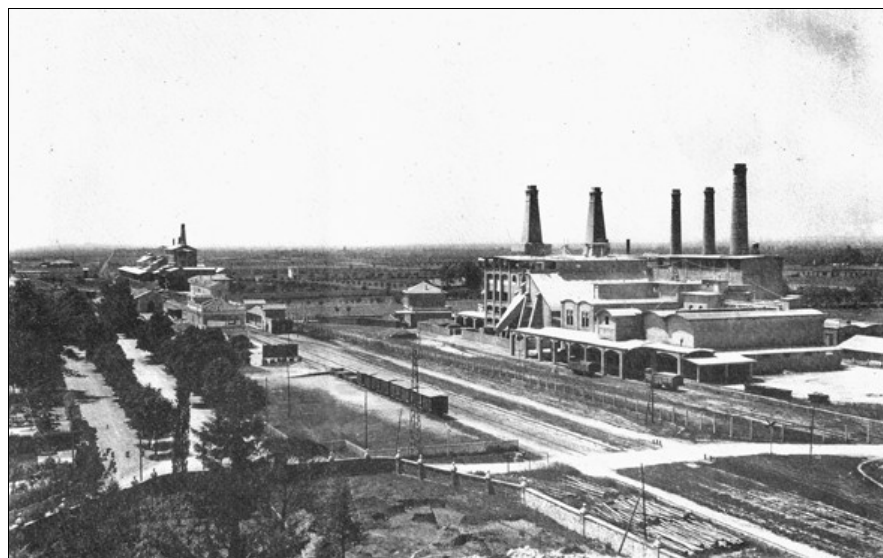
La stazione di Remanzacco con una automotrice ADn 900 e relativa rimorchiata (foto D. De Anna)

La fermata di Moimacco (foto R. Chiandussi)

La stazione di Cividale negli anni '30 con una locomotiva del Gr 27 (coll. D. Carlutti)

Disegno delle locomotive del gruppo 22 SV

Un tempo esisteva anche la fermata di Cividale Centro che era posta a poche decine di metri dall'estremità est della stazione di Cividale. In seguito essa è stata soppressa in quanto il prolungamento della linea interessava una strada molto trafficata.
Nella stazione di Udine la costruzione di una linea gestita da una società diversa dalla Rete Adriatica (R.A.), che nel 1885 era subentrata alla Strade Ferrate dell'Alta Italia (S.F.A.I.)

Le locomotive 270 e 273 attraversano il guado sul torrente Torre nel 1939 (coll. D. Carlutti)

Carrozza mista di 1ª e 3ª classe a carrelli tipo “Norimberga” di costruzione Schlieren ripresa nella stazione di Udine (coll. D. Carlutti)

nella gestione della ferrovia Veneto-Illirica Venezia-Udine-Trieste e della ferrovia Pontebbana Udine-Pontebba, comportò la realizzazione di uno specifico deposito locomotive a servizio della S.V. che fu realizzato nel triangolo compreso tra la linea per Pontebba e quella per Cividale.
Qui venivano accudite le locomotive a vapore della S.V. con rodiggio B1 (0-2-1): due del gruppo 22, le 223 e 224 denominate rispettivamente “San Pietro al Natisone” e “Cividale”, costruite da Esslingen nel 1886, e due del gruppo 23, le 233 e 234 chiamate “Udine” e “Palmanova”, costruite sempre da Esslingen nel 1887. Completavano la dotazione della linea vetture "multiporte" a due assi con garitta per il frenatore sul tetto denominate "consorziali" e carri merci di costruzione inglese piuttosto piccoli (lunghezza di circa 5 m). Il materiale rotabile della prima dotazione proveniva dalla ferrovia Conegliano-Vittorio Veneto. Nei primi anni di esercizio le coppie di treni passeggeri giornaliere in servizio sulla linea erano sei e tutte effettuavano anche il servizio misto con le merci. Il tempo di percorrenza tra Udine e Cividale era di 32 minuti. Nel 1886 il biglietto Udine-Cividale costava 1,65 lire in prima classe, 1,20 in seconda e 0,85 in terza, mentre quello di andata e ritorno costava rispettivamente 2,80, 2,05 e 1,45 lire.
Purtroppo per quanto concerne i primi anni di esercizio della Udine-Cividale non ci sono molti dati. Negli anni a cavallo tra l'Ottocento ed il Novecento le coppie erano 5: 3 percorrevano la tratta Cividale-Portogruaro (la S.V. aveva costruito e gestiva dal 1888 anche la Udine-Palmanova-San Giorgio di Nogaro-Latisana-Portogruaro) e 2 solo la Udine-Cividale. I tempi di percorrenza tra Udine e Cividale variavano tra i 26 ed i 32 minuti.
Tra il 1902 ed il 1903 furono consegnate per le linee della Società Veneta sei locomotive a vapore assegnate al gruppo 27. Secondo la consuetudine del tempo ognuna aveva un nome e precisamente la 270 era denominata "Friuli", la 271 “Latisana”, la 272 “Palazzolo”, la 273 “Portogruaro”, la 274 “San Giorgio” e la 275 “Muzzana”. Esse prestarono servizio fino all'arrivo delle automotrici e delle locomotive diesel alla fine degli anni Cinquanta.
Nel 1907 l'eclettico imprenditore, inventore, fotografo udinese Arturo Malignani, che dai tempi della costruzione delle dighe di Crosis e Vedronza stava valutando di produrre in proprio la grande quantità di cemento necessaria alla loro realizzazione, costituì la società “Cementi del Friu-

La stazione di Cividale con i due cementifici (coll. C. Canton)

li" e diede l'avvio alla costruzione di un cementificio a Udine che entrò in funzione nel 1908 per utilizzare la marna prelevata da un consistente giacimento trovato nei pressi di Torreano di Cividale. Questo stabilimento fu situato nell'attuale via Buttrio a fianco della linea per Cividale in modo da raccordarlo con la ferrovia. Fu costruito uno scalo tra la ferrovia e la fabbrica dove venivano ricoverati e scaricati i carri carichi di marna provenienti da Cividale. In seguito nel 1910 fu costruito un cementificio anche a Cividale, che fu raccordato all'adiacente stazione. Da questo stabilimento, a partire dal 1921 e fino agli anni Sessanta, aveva origine una ferrovia a scartamento ridotto (600 mm), gestita prima a vapore e poi elettricamente dagli anni Cinquanta dalla stessa Società proprietaria del cementificio, che serviva a collegare le cave di Antro e Tarcetta con lo stabilimento. Era denominata popolarmente il "trenin de ponca".

Agli inizi del Novecento la Società Veneta aveva in progetto un raccordo che collegasse direttamente la linea per Cividale, con la linea per Palmanova senza passare per la stazione di Udine. Avrebbe dovuto diramarsi dalla ferrovia poco prima del cementificio per proseguire verso sud a fianco del cementificio e quindi dirigersi verso lo scalo Gervasutta, che era di proprietà della S.V., parallelamente ai binari della stazione. Non fu mai costruito.

Sulla linea per Cividale, poco prima del ponte sul Torre, esisteva inoltre un raccordo che si spingeva verso il greto del torrente dove veniva caricata sui carri la ghiaia e che rimase attivo anche nel secondo dopoguerra.

La vita della linea proseguì poi regolarmente fino allo scoppio della Grande Guerra, evento che coinvolse direttamente la ferrovia vista la sua posizione (praticamente sul fronte) e dalla quale non ne uscì indenne. Sulla Udine-Cividale viaggiarono centinaia di convogli militari che trasportavano le truppe e gli armamenti verso il fronte delle valli del Natisone. E per agevolare questi trasporti militari venne costruita la ferrovia a scartamento ridotto (750 mm) Cividale-Caporetto. Questa linea e la Udine-Cividale, con l'arretramento del fronte dovuto alla battaglia di Caporetto, vennero totalmente perdute assieme ad una parte del materiale rotabile della S.V. e vennero assunte in temporaneo servizio e riattivate dall'amministrazione austroungarica.

Il 26 ottobre 1917 quando cominciarono ad arrivare le prime notizie sullo sfondamento del fronte a Caporetto la stazione di Cividale cominciò a riempirsi di persone che cercavano di fuggire con i treni che erano stati promessi per lo sgombero degli sfollati. La sera stessa il piazzale interno della stazione fu colpito da una granata sparata dall'artiglieria austriaca; le persone presenti furono fatte allontanare a piedi lungo la ferrovia fino a Remanzacco dove trovarono un treno per Udine. Gli austriaci ripararono i danni alla linea ed al ponte sul Torre, del quale le truppe in ritirata avevano fatto saltare un'arcata, e ripristinarono il servizio il 24 novembre 1917, anche per scopi civili. Da un orario datato 20 luglio 1918, redatto dall'esercito austroungarico, si rileva che i treni a disposizione della popolazione erano solo 4 (2 coppie), il che dimostra l'utilizzazione esclusivamente da parte dell'esercito.

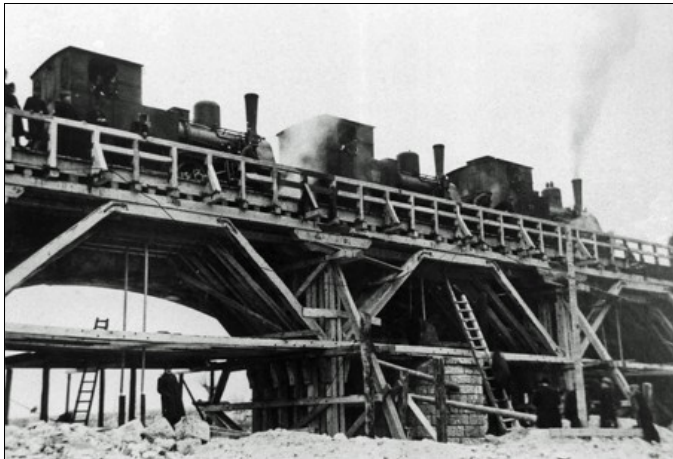
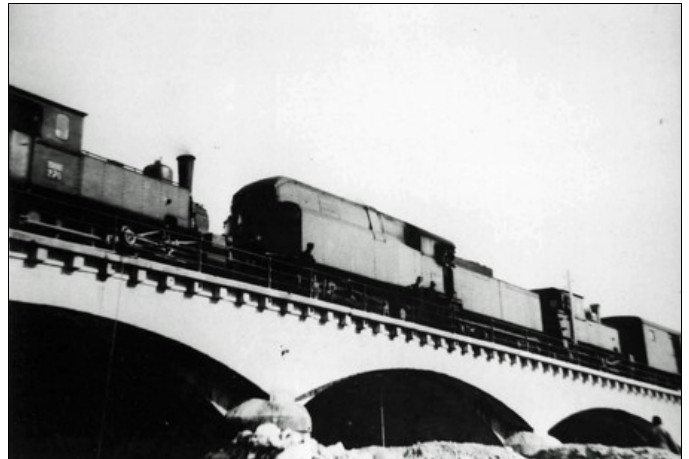
Durante il conflitto gli italiani avevano iniziato a costruire un raccordo tra lo Scalo Parco di Udine, attivato proprio per le esigenze belliche, e la linea per Cividale; sarà completato ed utilizzato solo dopo il conflitto, però solamente dalle FS.

Poche ore dopo dall'armistizio del 3 novembre 1918 i treni cantiere della SV erano già all'opera per ripristinare le linee interrotte dai contendenti negli ultimi giorni delle offensive e già l'11 novembre i treni ripresero a circolare sulla Udine-Cividale.

La Cividale-Caporetto, dopo i gravi danni subiti, venne riaperta il 1° agosto 1921, prolungata di 3 km dal vecchio capolinea di Susida a Caporetto. Affidata in concessione all'impresa Binetti di Cividale, che trovò sulla linea 7 locomotive, 11 vetture e 86 carri per il trasporto merci, verrà soppressa nell'estate del 1932, dopo alcune saltuarie sospensioni dell'esercizio, per difficoltà finanziarie poiché era caduto qualunque interesse di intervento pubblico.

Nel 1920 la linea Udine-Palmanova-San Giorgio di Nogaro, con la diramazione Palmanova-Cervignano aperta al traffico il 1° gennaio 1917, e la Portogruaro-Cervignano della Società Veneta passarono in gestione alle Ferrovie dello Stato, che le riteneva linee strategiche e redditizie. Questo comportò per la Veneta anche la cessione dello scalo Gervasutta e la necessità di avere un nuovo scalo, che fu realizzato assieme al nuovo deposito locomotive lungo la linea per Cividale oltre lo scalo del cementificio, a circa un chilometro e mezzo dalla Stazione di Udine. Rimase invece alla Società Veneta l'altra sua linea in Friuli, la Carnia-Villa Santina.

Telai dei vagoni rimasti coinvolti nel crollo del ponte sul torrente Torre (coll. D. Carlutti)

Un'altra immagine del crollo del ponte sul torrente Torre (coll. D. Carlutti)

Collaudo del ponte provvisorio sul torrente Torre con locomotive a vapore T3 del Gr 30 SV (coll. D. Carlutti)

Collaudo del ponte ricostruito con due locomotive del Gr 27 SV e una carenata del Gr 743 FS (coll. D. Carlutti)

Nel dopoguerra sulla Udine-Cividale entrarono in servizio nuove carrozze a 2 assi a terrazzini della serie 800 che disponevano di 50 posti a sedere e che prestarono servizio fino agli anni Settanta. Erano usate inoltre una decina di carrozze sempre del tipo a terrazzini, però a carrelli con 88 posti a sedere denominate "Norimberga" dal nome della città dove erano state costruite. Completavano la dotazione tre bagagliai a 2 assi. I carri per il trasporto delle merci furono rinnovati adottandone undici del tipo in uso sulle FS.

Nei primi anni Venti del Novecento, che furono burrascosi per i vertiginosi aumenti dei prezzi del materiale e dei costi del personale a cui non fu possibile contrapporre un adeguamento delle tariffe, bloccate per legge, il servizio prevedeva 4 coppie di treni passeggeri.

Negli anni Trenta a Udine vennero realizzati nella zona di via Cividale denominata Piazza d'Armi nuovi magazzini per la grande caserma “Spaccamela” costruita alcuni anni prima; essi furono raccordati alla ferrovia Udine-Cividale presso l'estremità est del suo deposito.

Ed alla fine degli anni Trenta sulla linea erano in servizio 6 coppie giornaliere di treni passeggeri.

La tranquillità dell'esercizio della ferrovia fu bruscamente interrotta dal disastro ferroviario, avvenuto alle porte di Udine, che più è rimasto nella memoria della popolazione e che fu il più grave nella storia della linea. Il 22 novembre 1938 era un giorno tipicamente autunnale con la pioggia che cadeva da alcuni giorni e perciò con i fiumi in piena. Il treno partito da Cividale alle 17.29 stava per giungere a Udine, quando giunto sul ponte del Torre precipitava nel torrente a causa del cedimento di due arcate determinato dall’erosione di una pila da parte delle acque. Quasi tutto il convoglio terminò nelle sottostanti limacciose acque del torrente; solo il bagagliaio rimase sui binari. Ci furono 12 morti e 15 feriti. In attesa della ricostruzione del ponte fu creato un guado provvisorio sul greto del torrente.

Due anni dopo iniziò la Seconda Guerra Mondiale. Nei primi tre anni di guerra le linee ferroviarie del nodo di Udine non furono interessate direttamente dal conflitto. Dopo l'8 settembre 1943 le infrastrutture di trasporto vennero sottoposte a massicce distruzioni ad opera di entrambe le parti in guerra, anche se per opposti motivi: i nazisti distrussero i ponti e le installazioni per creare ostacoli agli inseguitori, i partigiani per ritardarne la fuga, mentre gli alleati mitragliavano e bombardavano tutto. I rischi per i viaggiatori aumentarono ed il rispetto degli orari fu pura utopia. Alla fine il regolare esercizio venne soppresso su tutte le linee della Società Veneta.

All'inizio del 1944, su Udine ebbero inizio i bombardamenti degli alleati che miravano a colpire le strutture ferroviarie per interrompere le comunicazioni. Però questi bombardamenti spesso colpivano più le case civili situate nei pressi degli obiettivi militari, con ingenti perdite di vite umane.

Il 3 agosto 1944 avvenne un incursione che interessò anche la linea per Cividale: alle 12.26 provenienti da nord-est 18 bombardieri sganciarono le loro bombe da 3.000 metri di quota sulla zona di via Buttrio; vennero colpiti pesantemente il cementificio, la squadra rialzo, la linea per Tarvisio e quella per Cividale con le rotaie distrutte per una trentina di metri; anche il casello della Società Veneta in via Buttrio fu distrutto completamente.

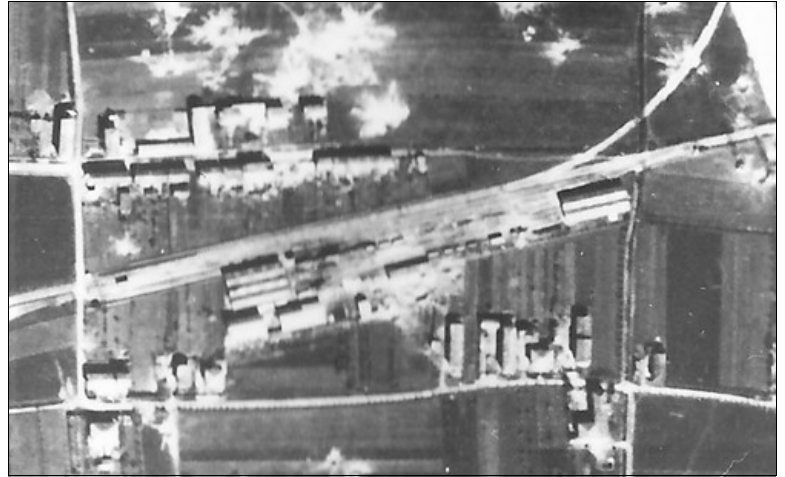
Le interruzioni del servizio ferroviario però duravano poco, al massimo qualche ora, in quanto le squadre dell'organizzazione Todt tedesca riparavano velocemente i danni causati dai bombardamenti.

Per evitare il transito e l'inversione

Collaudo con due locomotive del Gr 27 del ponte sul torrente Malina ricostruito con travate in calcestruzzo. In primo piano il guado provvisorio (coll. D. Carlutti)

di marcia dei treni nella stazione di Udine soggetta ai bombardamenti dell'aviazione alleata, nel 1944 l'esercito tedesco costruì una linea di raccordo tra la Pontebbana e la ferrovia per Trieste. Il raccordo si diramava dalla linea per Tarvisio in località Vat e si innestava sulla linea per Trieste a sud dello scalo Parco; questa circonvallazione ferroviaria intersecava la linea per Cividale con un incrocio a 90° a raso alla progressiva chilometrica 2+835. Era stato inoltre iniziato, ma non completato, anche un raccordo che avrebbe dovuto collegare la linea per Cividale con la linea di cintura.

Il mitragliamento delle 11.30 del 15 gennaio 1945 colpì lo scalo Parco, il deposito locomotive FS ed il deposito locomotive della Società Veneta.

Il successivo 20 gennaio alle 18.15 ci fu un violentissimo bombardamento sulla stazione di Udine che finì di distruggere il cementificio a fianco della Udine-Cividale. Il 13 febbraio alle 13.40 una nuova replica colpì lo scalo Parco e quel po' che restava del cementificio.

Il deposito SV tratto da una foto aerea di Udine ripresa da un ricognitore alleato il 7 aprile 1945 per verificare i danni causati dai bombardamenti (coll. D. Pittino)

Durante l'ultimo periodo della guerra alcuni sabotaggi ai binari vennero effettuati dai partigiani nei pressi di Remanzacco.

Alla fine della guerra solo la ferrovia Udine-Cividale e la Udine-Palmanova non erano interrotte, in quanto i danni prodotti dagli alleati erano stati prontamente riparati dalla Todt.

Anche i rotabili della S.V. erano in buone condizioni e non subirono gravi perdite. Dopo il conflitto risultavano in servizio sulla linea le 6 locomotive del Gr 27, 8 carrozze a due assi e 6 a carrelli, 4 bagagliai e 75 carri merci.

Nel 1948 erano previste 5 coppie di treni nei giorni feriali e 8 nei festivi.

All'inizio degli anni Cinquanta sulla Udine-Cividale c'erano in orario 10 coppie di treni passeggeri, ma solo 4 di queste erano effettuate con il treno, le altre erano effettuate con autobus e ciò poteva preludere ad una crisi della linea, anche perché la legge 1221 del 1952 per le ferrovie in concessione non prevedeva interventi di ammodernamento per questa ferrovia.

Alla fine del decennio le corse furono portate a 14, anche se la maggior parte continuava ad essere effettuata con autocorse, visto che il movimento di passeggeri era discreto, come quello delle merci.

In quegli anni anche i costi della trazione a vapore divennero troppo onerosi; si provvide così nel 1958 ad acquistare dei mezzi a motore diesel, due locomotive diesel-elettriche DE 424-02 e 04 e tre automotrici diesel della serie ADn 700, numerate ADn 801÷803, che offrivano 72 posti a sedere. Queste ultime portarono un sensibile miglioramento del servizio, sia sotto il profilo del comfort, sia sotto quello della velocità.

La guerra del Kippur nel 1973 portò ad un rilancio del trasporto collettivo come quello ferroviario con un au-

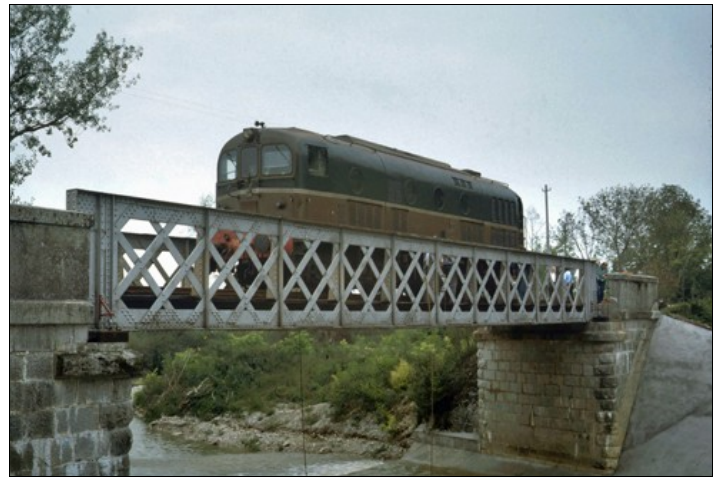
*A fianco.
Frontale di automotrice AD 800 in sosta a Cividale
(foto D. De Anna)*

*Sotto.
La locomotiva DE 424-02 ripresa in sosta a Cividale con in primo piano la cabina di una AD 800
(foto R. Chiandussi)*

Rimorchiate "Bentheimer" in corso di restauro nelle vecchie rimesse SV di Udine nel febbraio 1988 (foto C. Canton)

mento del traffico causato dai nuovi costi del trasporto privato. Da questa situazione trassero vantaggio le ferrovie secondarie che avendo finalmente a disposizione degli stanziamenti poterono apportare miglioramenti sui rotabili e nell'armamento. Per fare fronte al maggior traffico di passeggeri la S.V. acquistò dalla ferrovia tedesca Bentheimer Eisenbahn 3 rimorchiate a grande capienza, numerate Cd 361÷363, che entrarono in servizio tra il 1975 ed il 1976, e furono prese in prestito dalla Ferrovia Adria-Mestre 2 carrozze a due assi.
Nel 1975 la Società Veneta rilevò dalla consociata Società Raccordi Ferroviari Marghera, per destinarle alla Udine-Cividale, due locomotive diesel costruite dalla ditta Ranzi che furono numerate Ld 402 e Ld 403. Per problemi tecnici rimasero inutilizzate fino al 1980, poi solo la Ld 402 fu utilizzata saltuariamente sulla Udine-Cividale, ma ben presto venne accantonata. Nel 1977 la S.V. acquistò una nuova locomotiva diesel della potenza di 515 kW per la ferrovia di Cividale che fu numerata Ld 405. La macchina però si dimostrò troppo pesante per il vecchio armamento della linea; fu allora trasferita sulla linea Bologna-Portomaggiore e a Udine arrivò in sostituzione la DE 424-05.
La linea subì anche alcune modifiche, con particolare riguardo ai numerosi passaggi a livello che furono dotati di moderni impianti di semibarriere comandate dal treno e dei relativi segnali, sia lato ferrovia, sia lato strada, essendo stati tali attraversamenti spesso causa di incidenti, alcuni anche gravi, ed il vecchio armamento venne sostituito con rotaie da 36 kg/m sempre su traverse in legno.

Nel 1981 una variazione societaria fece sparire la mitica sigla S.V. dai mezzi della Società Veneta. La Società Veneta Autoferrovie (SVA, nuova denominazione assunta nel 1969 dalla Veneta) costituì delle aziende controllate che raggruppavano le linee in base all'area di servizio. La ferrovia Udine-Cividale fu inserita nella società Ferrovie del Nord-Est (F. N.E.) S.p.A. che aveva in gestione anche la ferrovia Adria-Mestre.
In questi anni l'obsolescenza delle linee, dei rotabili e la passività della gestione, coperta da finanziamenti pubblici, fece avanzare alla SVA l'idea di recedere anticipatamente dalle concessioni. Infatti, come si legge nei bilanci d'esercizio 1982 delle FNE: *"la decisione fu assunta quando apparve chiaro che, per una visione sociale del trasporto pubblico, l'attività svolta non solo non avrebbe mai potuto apportare alcuna modesta remunerazione al capitale investito, ma non sarebbe stato più possibile conseguire neppure uno stentato pareggio del conto economico cosicché il proseguirla avrebbe portato al paradosso che la nostra attività privata avrebbe sovvenzionato la politica sociale pubblica, e senza indennizzo alcuno".*
Si arrivò invece al 1986, alla naturale scadenza della concessione alla Società Veneta della ferrovia Udine-Cividale, quando il 27 settembre del 1986 un decreto del Ministero dei Trasporti dispose il passaggio in gestione della linea allo Stato tramite un commissario dipendente dalla Direzione Generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione. La sua nuova denominazione fu Gestione Commissariale Governativa per la Ferrovia Udine-Cividale (in

Una locomotiva diesel D 341 FS fu usata nel 1988 per effettuare prove di carico sul ponte del torrente Ellero (foto R. Chiandussi)

Una AD 900 con rimorchiata parte dalla nuova fermata di Moimacco (foto R. Chiandussi)

breve FUC). Il successivo primo gennaio 1990 nacque la Gestione Commissariale Governativa delle Ferrovie Venete che raggruppava le ex gestioni della Udine-Cividale, della Adria-Mestre e della Parma-Suzzara. La direzione d'esercizio della FUC rimase sempre a Udine.
Nel 1984, la Ferrovia Udine-Cividale per migliorare il servizio acquistò l'automotrice diesel di costruzione FIAT ADn 901 (del tipo ALn 663 FS) e la rimorchiata pilota Bp 372. Offrono rispettivamente 68 e 78 posti a sedere. Successivamente nel 1991 è entrata in servizio la sua gemella ADn 904 con la relativa rimorchiata pilota Bp 373. La dotazione di questi mezzi è stata completata nel 1998 da un'ulteriore automotrice numerata AD 910, in questo caso senza rimorchiata.
Con la legge finanziaria del 1987 furono stanziati 7 miliardi di lire in favore della FUC. Questo denaro è stato utilizzato per rinnovare la linea, gli impianti, il materiale rotabile e di conseguenza valorizzare e migliorare la potenzialità di questa ferrovia.
Sono stati eseguiti lavori di manutenzione del deposito locomotive e della stazione di Remanzacco, dove sono stati rifatti i marciapiedi ed installate le pensiline per il riparo dei viaggiatori e l'impianto centralizzato per il comando degli scambi e dei segnali (ACEI). La vecchia stazione di Moimacco è stata chiusa e spostata di circa 750 metri verso Udine in una posizione più centrale rispetto al paese con la costruzione di una banchina dotata di pensilina (pkm 11+000).
A Bottenicco (pkm 12+370) è stata realizzata una fermata a richiesta in corrispondenza dell'XI zona industriale del Cividalese; qui è stato costruito anche uno scalo merci per servire le fabbriche di questa località ed anche quelle delle zone adiacenti tramite il servizio di carrellamento dei carri merci.
Sono state restaurate le 3 carrozze a grande capienza acquistate usate in Germania nel '74, che dopo una decina d'anni di servizio con i treni per gli studenti erano state accantonate. In seguito queste 3 rimorchiate sono state concesse in uso alla FAM (Ferrovia Adria-Mestre).
Alla fine degli anni Ottanta le corse sulla Udine-Cividale sono state portate a 15 coppie giornaliere.
Nel 1993 con i fondi stanziati nel 1987 è stato rifatto l'armamento da Remanzacco a Cividale con la sostituzione delle rotaie con altre di tipo 50 UNI a rotaia lunga saldata e posata su traversine in cemento armato precompresso, è stato sostituito il ponte in ferro sul torrente Ellero e sono stati rinforzati gli altri ponti di questa tratta. Nel 1998 l’armamento è stato sostituito tra il cascamificio di Remanzacco (zona ponte sul Torre) e la stazione di Remanzacco. I lavori sull'armamento sono stati completati nel 2000 raggiungendo Udine. Ora la portata su tutta la linea è di 22,5 t/asse, il massimo previsto al giorno d'oggi.
Nel maggio del 1994, a seguito dell'abbassamento del piano dei binari della circonvallazione di Udine, è scomparso il caratteristico incrocio a 90° a raso tra la linea di Cividale e la linea di cintura. In un primo momento era in progetto anche l'interramento della ferrovia per Cividale, ipotesi poi abbandonata.
Nel corso dello stesso anno, visto che ci fu aumento del traffico merci per la zona industriale di Bottenicco, sulla ferrovia Udine-Cividale entrò in servizio la locomotiva diesel DE 341.501 (ex D 341.1020 FS) ottenuta in prestito dalla ferrovia Bologna-Portomaggiore, alla quale fu resa la lo-

La locomotiva diesel DE 501 a fianco di un'automotrice AD 800 nella stazione di Cividale il 6 gennaio 1995 (foto C. Canton)

Una doppia di automotrici AD 800 transita sul cavalcaferrovia che sovrappassa la nuova circonvallazione ferroviaria di Udine (foto E. Ceron)

Il Desiro Siemens transita nella stazione di Remanzacco durante una corsa prova (foto D. De Anna)

Il primo giorno di servizio del GTW Stadler. Udine, 23 aprile 2007 (foto D. De Anna)

comotiva DE 424-05; ora questa macchina è stata restituita all'amministrazione di appartenenza che nel frattempo è confluita nella società Ferrovie Emilia Romagna (F.E.R.) ed a Udine è ritornata la locomotiva Ld 405. Ritornò a Udine anche l'automotrice AD 805, che però rimase inutilizzata in quanto bisognosa di lavori di restauro, che non furono mai eseguiti decretando la sua demolizione.

Gli anni Novanta hanno visto un incremento dell'offerta passeggeri sulla Udine-Cividale grazie anche all'introduzione dell'orario di tipo cadenzato che ha trasformato l'esercizio della linea in una vera e propria metropolitana di superficie.

Le corse sulla Udine-Cividale diventarono 36 (18 coppie) al giorno e per percorrere i 15 km della linea ad una velocità massima di 90 km/h i treni impiegavano 16 minuti, contro i 40, nelle ore di punta, delle autocorriere. A fine decennio il servizio metropolitano tra i due capolinea è stato portato a 23 coppie di treni giornaliere, con treni ogni 20 minuti nelle ore di punta.

Negli anni Novanta circolarono anche alcune ipotesi che prevedevano il prolungamento della linea fino a S. Pietro al Natisone, o addirittura il suo collegamento a Most na Soči (Santa Lucia di Tolmino) con la linea Nova Gorica-Jesenice (la Transalpina). Si era così riparlato della Cividale-Caporetto, che al giorno d'oggi sarebbe stata una ferrovia internazionale.

Il 1º gennaio 1997 la Ferrovia Udine-Cividale passò per tre anni sotto la gestione del Trasporto Locale delle FS. Una successiva variazione societaria avvenne il primo gennaio 2001 con il primo accenno di gestione diretta delle regioni delle linee locali; provvisoriamente la regione Veneto assunse la gestione della linea con la società Ferrovie Venete, che il successivo 1 aprile 2002 divenne Sistemi Territoriali S.p.A.. Infine il primo gennaio 2005 la regione Friuli Venezia Giulia è subentrata nella gestione con la costituzione della Società Ferrovie Udine-Cividale S.r.l. ed alla fine di ottobre 2010 si è concluso l'iter per il passaggio della linea dal demanio dello stato a quello regionale.

La regione Friuli Venezia Giulia ha così iniziato ad investire molte risorse per la gestione della linea e per migliorare il servizio.

Già ai primi di marzo del 2002 era arrivato sulla ferrovia Udine-Cividale per alcune prove a scopo promozionale, nella prospettiva di un suo acquisto da parte della FUC, l'automotrice diesel tedesca “Desiro” della Siemens. In seguito alla successiva gara d'appalto furono però scelti altri mezzi che sono arrivati nel 2006: si tratta di due automotrici articolate con trazione diesel-elettrica a piano ribassato GTW DMU 2-2/6 Stadler che erano state ordinate alla ditta svizzera da Sistemi Territoriali per

A destra. L'orologio della stazione di Cividale è stato spostato sul nuovo fabbricato viaggiatori Sotto, a sinistra. Il piazzale esterno della nuova stazione intermodale di Cividale. Sotto, a destra. Il piazzale interno (foto D. De Anna)

conto della ferrovia friulana nel novembre del 2004. Sono uguali a quelle in dotazione alla ferrovia Merano-Malles, hanno una potenza di 2x390 kW, velocità massima di 140 km/h, offrono 111 posti a sedere e sono numerate ATR 110 001 UC e ATR 110 002 UC.

Dal 2008 la Ferrovia Udine-Cividale ha due nuove stazioni, quella di Cividale attivata il 4 marzo e quella (che precisamente è una fermata) di San Gottardo, alla periferia est di Udine, attivata l'8 giugno. La nuova stazione di Cividale si trova alla progressiva chilometrica 15,015, quindi è stata arretrata di 100 metri rispetto alla stazione originale perché secondo il comune di Cividale la ferrovia e la vecchia stazione costituivano una barriera sia al traffico, con il passaggio a livello di via Foramitti, sia al riassetto urbanistico dell'area dell'ex cementificio Italcementi. La nuova stazione è anche intermodale perché nel piazzale esterno è stata realizzata la nuova autostazione coperta in parte da un grande tettoia recentemente ultimata. Il fabbricato viaggiatori ha due piani: al piano terra si trovano la sala d'attesa, la biglietteria, gli uffici per il personale, mentre al primo piano vi sono i locali tecnici ed una sala polifunzionale. Il piazzale binari è costituito da 5 binari tronchi, essendo la stazione di testa: il 1°, più corto, di solo ricovero, il 2°, 3° e 4° per il servizio viaggiatori, il 5° per il ricovero e per eventuali servizi merci; tutti i marciapiedi sono coperti da pensiline metalliche con copertura in plexiglass. La vecchia stazione di Cividale è stata invece ceduta a titolo gratuito al locale Comune nel marzo del 2011; non si sa ancora come sarà riutilizzata.

L'inaugurazione della fermata di San Gottardo. Udine 8 giugno 2008 (foto D. De Anna)

La fermata di San Gottardo si trova a 4 chilometri dalla Stazione di Udine e consiste in un marciapiede lungo un'ottantina di metri coperto da una pensilina in acciaio e plexiglass. Sul piazzale esterno è stato realizzato un parcheggio scambiatore per una trentina di auto, che se necessario sarà ampliato sfruttando il terreno demaniale posto dall'altro lato del binario. Si ipotizza anche un interscambio con una linea di bus che potrebbe sfruttare il medesimo parcheggio come capolinea.

E l'8 giugno 2008 è entrato in vigore il nuovo orario FUC che introduce il cadenzamento perfetto sulla linea: da Cividale parte un treno al minuto 0 di ogni ora dalle 6.00 alle 22.00, mentre da Udine i treni partono al minuto 33. Nelle ore di punta le corse sono ogni mezz'ora. Il servizio passeggeri prevede 24 coppie giornaliere, più una coppia serale festiva, che però con l'orario 2011 è stata anticipata ai giorni prefestivi. A causa della nuova fermata di San Gottardo e per rendere più regolare il servizio quando ci sono gli incroci il tempo di percorrenza è però passato da 16 a 19-20 minuti.

Attualmente il numero dei passeggeri che annualmente viaggiano sulla FUC supera le 500.000 unità. Ed in occasioni particolari, quali il Mittelfest e la notte bianca a Cividale o Friuli Doc a Udine, la FUC organizza corse speciali oltre a quelle già in orario.

Dal 2008 la società Ferrovie Udine-Cividale ha ampliato la sua operatività effettuando servizi merci sulle linee della regione con locomotive noleggiate da Trenitalia e dalla fine del 2009 è ripreso anche il servizio merci sulla FUC fino allo scalo di Bottenicco, dopo che lo stesso era rimasto sospeso per molti anni.

Un altro servizio che la regione Friuli Venezia Giulia intende proporre, in collaborazione con le ferrovie austriache ed il Land della Carinzia, per rispondere alla domanda di treni da e per l'Austria, è l'istituzione di alcune corse tra Udine e Villach che dovrebbero essere effettuate, intanto a ti-

L'automotrice AD 910 in attesa di partire da Gemona per le corse di abilitazione del personale alle linee della regione. 8 novembre 2006 (foto E. Ceron)

La locomotiva diesel Ld 405 traina il treno che ha ripristinato il servizio merci sulla FUC. Remanzacco, 10 dicembre 2009 (foto D. De Anna)

La locomotiva elettrica 190 301 (Taurus Siemens) sosta nel deposito locomotive di Udine pochi giorni il suo arrivo in Italia. 28 gennaio 2011 (foto E. Ceron)

tolo di esperimento, dalla società Ferrovie Udine-Cividale ad iniziare dalla fine del 2011.
Nel 2010 la Società Ferrovie Udine-Cividale ha acquistato con il contributo della regione due locomotive elettriche politensione tipo ES 64 U4 (3 kV corrente continua - 15 kV 16,7 Hz e 25 kV 50 Hz alternata) prodotte dalla Siemens e denominate “Taurus” in Austria. Sono locomotive universali, che sviluppano una potenza di 6,4 MW, che possono circolare in tutta Europa: quelle della FUC sono abilitate a circolare sulle reti italiana, austriaca, slovena, tedesca e, potenzialmente, croata e ungherese. Sono state immatricolate nella classe 190 con numerazione 301 e 302 e consegnate quest'anno, la prima in gennaio e la seconda in marzo; in maggio hanno ottenuto la certificazione per circolare sulle linee italiane. Ora effettueranno treni merci sulle linee della regione e i treni passeggeri per Villach con carrozze austriache.
Attualmente il deposito locomotive FUC ospita anche le due Taurus acquistate dalla compagnia regionale InRail immatricolate 190 311 e 312.
Quest'anno la FUC ha anche ordinato 35 carri per il trasporto combinato di merci con un'opzione per l'acquisto di altri 10.
Per concludere sono da segnalare, nella storia della Udine-Cividale, i festeggiamenti per il centenario, tenutisi nel 1988 con due anni di ritardo a causa di problemi organizzativi, e celebrati con un treno rievocativo con trazione a vapore realizzato dalla SAT con la collaborazione della direzione della FUC e dei Comuni attraversati dalla linea. Il convoglio era costituito dalla locomotiva 880.051 e da tre carrozze a terrazzini delle FS, non essendo più disponibili rotabili storici che hanno prestato servizio su questa linea. La FUC conserva però una cisterna di costruzione austriaca del 1892, due carri pianale ed un carrellino di servizio a funzionamento manuale costruito nell'Ottocento e restaurato da alcuni soci della SAT in occasione del treno del centenario.
La 880.051, che aveva già circolato in regime di noleggio sulla FUC negli anni Cinquanta, è poi ritornata a Cividale due anni dopo per “girare” alcune scene del film “Americano Rosso” assieme ad una carrozza centoporte FS.
Un'altra locomotiva a vapore delle FS, la 740.108, ha raggiunto Cividale in due occasioni, una con un treno speciale da Pordenone per le scuole ed in occasione dei festeggiamenti per i 120 anni della linea nel giugno del 2006. Altre locomotive a vapore FS ed austroungariche sono senz'altro passate sui binari di questa linea durante la prima guerra mondiale, e probabilmente anche durante il secondo conflitto mondiale locomotive di altre amministrazioni hanno raggiunto Cividale. Locomotive FS furono usate per i collaudi del ricostruito ponte sul torrente Torre all'inizio degli anni Quaranta (una Gr 743 carenata FS) e di altri ponti in epoca più recenti (una D 341 ed una E 656).
Altri rotabili “stranieri” passati sui binari di questa ferrovia sono i treni cantiere per i lavori sulla linea trainati da Köf ex DB e da una V 260 ex DB, la 220 ex DB acquistata dalle Ferrovie Padane in corsa di prova dopo una revisione presso la ditta Bulfone di Udine ed automotrici ALn 668 FS ed ALn 663 FAM arrivate a Cividale come treni speciali.
In conclusione, considerati gli ultimi investimenti, c'è la speranza che la Ferrovia Udine-Cividale, che nella rete ferroviaria italiana è di tipo secondario e che più volte è stata data sull'orlo della chiusura, rimanga invece di primo piano per le località che essa tocca e per l'importanza socio-economica che essa riveste; del resto generazioni di Cividalesi e di abitanti delle valli del Natisone e dei paesi attraversati dalla ferrovia hanno legato ad essa un pezzo della loro vita in momenti belli, ma anche meno piacevoli, della storia di questa zona del Friuli.

Claudio Canton

La locomotiva diesel DE 424.05 movimenta la cisterna del 1892 (foto R. Chiandussi)

Il treno del “centenario” con la locomotiva 880.051 FS e 3 carrozze a terrazzini FS. Cividale 19 giugno 1988 (foto R. Chiandussi)

Le locomotive a vapore della SV che hanno prestato servizio sulla Ferrovia Udine-Cividale

Scart.	Rodiggio	Numeraz. definitiva	Numeraz. primitiva	Costruttore	N° di costruz.	Anno di costruz.	Nome
1445	0-2-1T	223	44	Esslingen	2176	1886	S. Pietro al Natisone
1445	0-2-1T	224	45	Esslingen	2177	1886	Cividale
1445	0-2-1T	233	54	Esslingen	2219	1887	Udine
1445	0-2-1T	234	55	Esslingen	2220	1887	Palmanova
1445	1-2-0T	270	61	Henschel	6020	1902	Friuli
1445	1-2-0T	271	62	Henschel	6021	1902	Latisana
1445	1-2-0T	272	63	Henschel	6024	1902	Palazzolo
1445	1-2-0T	273	64	Henschel	6304	1903	Portogruaro
1445	1-2-0T	274	65	Henschel	6305	1903	S. Giorgio
1445	1-2-0T	275	66	Henschel	6482	1903	Muzzana

Principali caratteristiche delle locomotive a vapore SV della Udine-Cividale

Gruppo	Rodiggio	Numeraz. definitiva	Numeraz. primitiva	Anno di costruzione	Pot. CV	V max km/h	Peso t	Passo mm	Lungh. mm	Distribuzione	Timbro kg/cm²	Sup. griglia m²	Costruttore
22	0-2-1T	220÷8	41÷49	1878÷86	165	55	22	3.500	7.775	Allan	9	0,80	Esslingen
23	0-2-1T	230÷5	50÷55	1887	165	55	22	3.500	7.775	Allan	9	0,80	Esslingen
27	1-2-0T	270÷5	61÷66	1902-03	375	55	42	4.200	9.640	Allan	12	1,52	Henschel

Principali caratteristiche del materiale motore diesel ed elettrico della SV e FUC

Gruppo	Rodiggio	Potenza kW	Vel. max. km/h	Costruttore	Anni di costruzione
ADn 800	(B')(2')	154 (in origine)	90	Stanga	1958÷1961
ADn 900	(1A)(A1)	2x170	94	Fiat	1984÷1998
ATR 110	2 Bo' 2	2x390	140	Stadler	2006
DE 424	Bo' Bo'	235	75	TIBB	1957÷1961
Ld 405	C	515	50	Maschinenbau Kiel AG	1976
190	Bo' Bo'	6400	230 (160 in Italia)	Siemens	2010

I 120 anni della FUC: il treno a vapore con la 740.108 FS in partenza da Udine (foto C. Canton)

I 120 anni della FUC: materiale rotabile in esposizione a Cividale (foto D. De Anna)

Notiziario della Sezione Appassionati Trasporti del DLF Udine

Numero speciale - Anno 16
Allegato al N° 61 - Giugno 2011 de il tender (Cronaca e Cultura)
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine.
Distribuzione gratuita. Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94
Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, DBC UDINE

Direttore responsabile: Roberto Francescatto

Capo redattore: Claudio Canton

Direzione: via Cernaia 2 - Udine
Redazione: Carrozza SAT - Stazione di Udine

Fotocopiato in proprio